

### Brunsbüttel, Bilbao und Balbao: als Ferienfahrer in den Sechzigern

Hattendorf, Burghard

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hattendorf, B. (1998). Brunsbüttel, Bilbao und Balbao: als Ferienfahrer in den Sechzigern. *Deutsches Schiffsarchiv*, 21, 35-56. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52535-4>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

# BRUNSBÜTTEL, BILBAO UND BALBOA

Als Ferienfahrer in den Sechzigern

VON BURGHARD HATTENDORFF

Heute, längst an Land, frage ich mich bisweilen, warum ich eigentlich zur See fahren wollte und warum ich gern zur See gefahren bin. Es gab oberflächliche, naheliegende Erklärungen und auch tieferliegende Gründe, denen nachzugehen sehr reizvoll sein könnte, was aber hier nicht das Thema sein soll und wonach ich damals gar nicht gefragt habe. Jedenfalls gab es einige familiäre Berührungspunkte mit der Schifffahrt, und regelmäßige Erkundungstouren im Hamburger Hafen, am liebsten mit Fähre VII, nach den Latein- und Griechischstunden waren für mich eine Selbstverständlichkeit. Einen, wie ich viel später ahnte, recht nachhaltigen Eindruck muß wohl, so um das Jahr 1963, das Auslaufen der HANSEATIC aus Cuxhaven gemacht haben. Nachdem wir abreisenden Bekannten das Geleit bis in die Kabine geben durften, waren es besonders das Bild des nach dem Ablegen ruhig und stetig in die Weite dahinziehenden, imposanten Schiffes und die damit verbundene Wegfahr-Stimmung, die mir immer in schöner Erinnerung blieben. – Ich wollte also zur See fahren. Das Ferienfahrer-Angebot des Verbandes Deutscher Reeder erleichterte es mir (und auch den



*Der Tanker ROLAND ESSBERGER in Brunsbüttelkoog (Alle Fotos vom Verf., wenn nicht anders angegeben).*



*Die ROLAND ESSBERGER in der Nordsee.*

anfangs noch etwas besorgten Eltern), den Wunsch ordnungsgemäß in die Tat umzusetzen, ohne gleich in »Junge, komm bald wieder«-Abenteuer abtauchen zu müssen.

So fand ich mich, gerade 15 Jahre alt und übrigens zusammen mit meinem etwas älteren Bruder, der schon erste Kümo-Erfahrungen mitbrachte, zu Beginn der Sommerferien 1966 in Brunsbüttelkoog ein – so hieß das damals –, um meinen ersten Dienst als Schiffsjunge auf der vom VDR für uns vorgesehenen ROLAND ESSBERGER anzutreten, einem kleinen Tanker von 875 tdw. In den folgenden sechs Wochen ging es mit Raffinerieprodukten, die in Brunsbüttelkoog, in Hamburg oder in Rotterdam geladen wurden, zur Themse oder zum Humber, zu kleinen Landungsplätzen im Oslofjord oder zur Westküste Schwedens. Das waren sehr schöne und abwechslungsreiche Reisen – aber es war auch noch nicht der Traum von der großen, weiten Welt. Der wurde vorläufig wachgehalten von anderen Schiffen, denen wir begegneten oder die, fast ebenso häufig, uns überholten: Cunards CARONIA, der ganz jungen, in Wismar für die Sowjetunion gebauten ALEXANDER PUSCHKIN, der HANNOVER, einem der schönen Kombischiffe von Hapag und Lloyd auf seiner letzten Ausreise nach Ostasien vor dem Verkauf, und von zahllosen Frachtern nostalgischen Angedenkens. Wachgehalten oder gar noch verstärkt wurde der Traum aber auch von Erzählungen der Steuerleute und Matrosen, mit denen ich manchmal Nachtwache gehen durfte, was ich durchaus als Privileg empfand.

Aber um die große, weite Welt ging es ja noch gar nicht. Ich war dankbar, ein gutes Schiff und vor allem eine gute Besatzung zu haben, die meine ersten, wahrscheinlich oft stümperhaften Betätigungen in allem, was für den »Moses« anfiel, mit freundschaftlicher Anleitung, viel Nachsicht und Geduld und notfalls auch mit Humor begleitete. Zu den ersten Arbeiten gehörten die Backschaft, das Auffeudeln von Restflüssigkeiten in den selbst unter größten Verrenkungen kaum zugänglichen Tankecken, natürlich immer wieder Rostklopfen und, um bei den niederen Pflichten zu bleiben, das händische Auftrommeln der völlig vertörnten Festmacherdrähte, aus denen hier und da die spitzen Enden gebrochener Kardeele her-



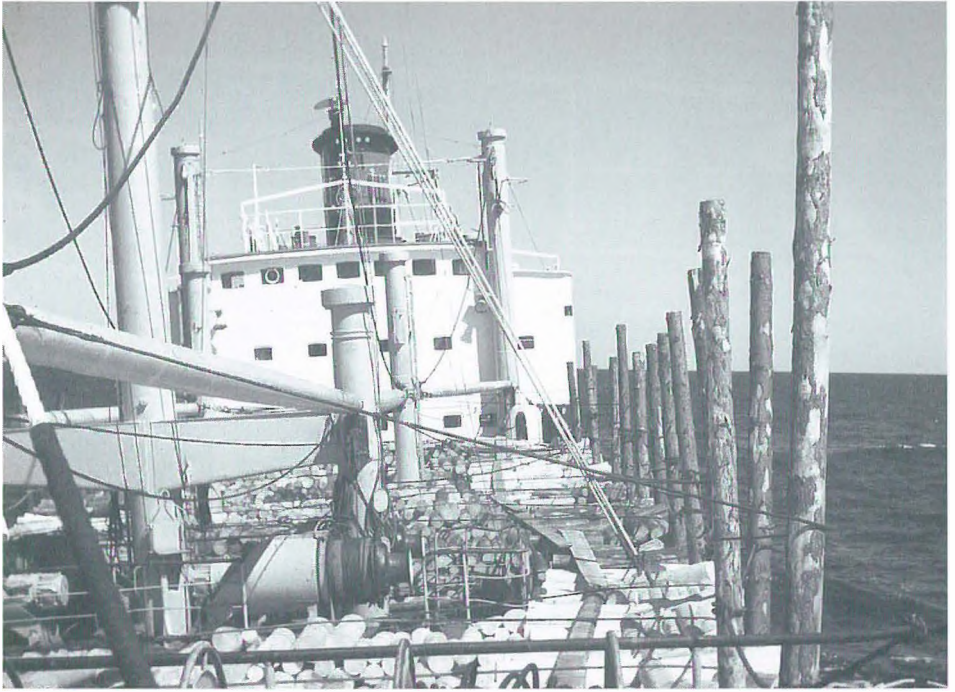
*Die Trommeln mit den Festmacherdrähten werden entrostet.*

ausstanden, sowie das Messingputzen auf der Brücke unter den Augen des immerhin wohlwollenden Kapitäns. Dazu kamen von Anfang an aber auch schon feinere Aufgaben wie das Malen mit Rostschutzfarbe, erster und zweiter Schlag, natürlich mit dem Pinsel, keinesfalls mit der Rolle, zügig und locker aus dem Handgelenk, dünn, doch deckend, ohne »Feiertage« zu hinterlassen, und später sogar das Malen des ersten Schlages weiß – während der zweite Schlag weiß, und nur dieser allenfalls mit der Rolle, den Matrosen vorbehalten blieb. Das ging auch alles ganz leidlich, vielleicht abgesehen von der Sache mit dem Handgelenk und davon, daß, ganz im Gegensatz zu den makellosen Matrosen, ich mir nach kurzer Zeit die Hände vollgeschmiert hatte, was mir prompt als Farbverschwendung vorgehalten wurde.

Zu den edleren Pflichten rechnete ich auch die Seewache mit allem, was dazugehört – zum Beispiel das Flaggensetzen und -einholen, was ja vom Anstecken mit den jeweiligen Knoten über das würdig-ordentliche, bei starkem Wind manchmal recht knifflige Vorheiß bis hin zum ausgeklügelten Zusammenfalten und -rollen und möglichst noch mit auf Slip gesetztem Zusammenbinden, so daß man sportlichenfalls beim nächsten Mal die Flagge auch zusammengerollt vorheiß und dann erst mit sanftem Zug zur Entfaltung bringen kann – das Flaggensetzen also, was eine ungeahnte Wissenschaft ist; ferner das Kaffeekochen, zweifellos eine der wichtigsten Aufgaben der Seewache, und das Steuern.

Im Steuern war ich gut. Eine Art Sympathie mit der See und ein seismographisches Gefühl in den Knien für die kommenden Bewegungen des träge reagierenden Schiffes im Seegang ließen mich meist rechtzeitig und angemessen das Ruder betätigen, und nur ganz selten passierte es, daß ich in einem unaufmerksamen Moment ein paar Grad zuviel vom Kurs abkam und, möglichst bevor der Wachhabende dessen gewahr wurde, durch hartes Ruderlegen schnell wieder auf Kurs kommen wollte, was nur mit Mühe und Not und nach mehrfachem Gegensteuern gelang. Schon bald durfte ich sogar auf Revierfahrten steuern: im Oslofjord, auf der Elbe und der Themse, im Hafen von Rotterdam und schließlich auch – stolzer Höhepunkt meiner ersten Fahrzeit – durch den Nord-Ostsee-Kanal.





*Der Frachter NORDHEIDE mit Holzdecksladung in der Ostsee.*



*Die NORDHEIDE beim Holzlöschen in Langerbrügge bei Gent.*



*Holzladen in Wyborg.*

Es unterlief auch Mißliches. In einem kleinen schwedischen Hafen durfte ich nach unserer nächtlichen Ankunft ganz allein die verbleibenden Stunden bis zum morgendlichen Arbeitsbeginn die Nachtwache gehen. Nicht, daß es viel oder überhaupt irgend etwas zu tun gegeben hätte; aber vor lauter Verantwortungsbewußtsein und Gewissenhaftigkeit prüfte ich andauernd hier und kontrollierte dort und entbot den pünktlich von mir geweckten Matrosen auch einen freundlichen Morgengruß, welchen diese allerdings mit der Frage »Wo ist der Kaffee ?« erwiderten. Die Sinnlosigkeit meines Rettungsversuches mit der zaghaften Gegenfrage »Welcher Kaffee??« war mir im selben Augenblick natürlich völlig klar ... Eine alte Geschichte, die manch einem Schiffsjungen widerfahren sein dürfte.

Ein, zwei etwas stürmischere Tage in Nordsee und Skagerrak und das Führungstor der Engländer im Endspiel von Wembley, dessen Übertragung wir vor dem Radio in der engen Mannschaftsmesse gebannt lauschten, während die Arbeit so weit wie möglich ruhte, erinnerten daran, daß das Leben auch ungemütlicher sein kann, als es die meiste Zeit auf der ROLAND ESSBERGER war. Daß die Seefahrt bisweilen mehr als nur ungemütlich sein könnte, daran gemahnten die berühmt gewordenen, damals und noch lange danach deutlich sichtbaren Wracks der ONDO und der FIDES in der Elbmündung. Aber die sollten mich nicht davon abhalten, in den nächsten Sommerferien wieder zur See zu fahren.

Mit meinem zweiten Schiff, so hatte ich es mir in den Kopf gesetzt, wollte ich unbedingt nach Rußland fahren, und nachdem ich zwei Dutzend Reedereien abgeklappert hatte, wurde ich auch fündig: die NORDHEIDE von Klaus E. Oldendorffs Reederei »Nord« sollte einige Holzreisen von Leningrad nach Belgien machen und konnte einen Schiffsjungen gebrauchen. Vorerst lag das Schiff, ein 1948 in Italien gebauter und im Vorjahr aus Norwegen angekaufter Frachter von 3100 t d w, noch in Lübeck-Herrenwyk, um eine Erzladung zu löschen. Das anschließende Räumefegen und Bilgensäubern, nach Aufdecken der entsprechenden Bodenwegerung, war natürlich die nächstliegende Schiffsjungenarbeit, wobei mir

diesmal ein Schulfreund als zweiter »Moses« Gesellschaft leistete. Zu unseren weiteren Tätigkeiten, neben den üblichen Reinigungsarbeiten und ausgiebigem Rostklopfen und Mennigen, gehörten später auch Überholungsarbeiten am Ladegeschirr, vom Einfetten der Drähte bis zum Auseinandernehmen und Gangbarmachen der Blöcke – auch beim Drahtspleißen und beim Einspleißen von Kauschen durften wir ein bißchen zur Hand gehen –, sowie das Einsetzen von etwa 8 bis 10 m hohen Holzstützen entlang der Verschanzung für die kommende Holzdeckslast.

Statt nach Leningrad, auf das ich mich so gefreut hatte, ging die erste Reise nach Wyborg in Russisch-Karelien. Der Landgang in einem sowjetischen Hafen, zwischen 8 und 24 Uhr erlaubt, war für mich damals 16jährigen natürlich sehr spannend. Das fing schon an mit dem bewaffneten Wachposten vor dem Schiff, bei dem jedes von Bord gehende Besatzungsmitglied sein Seefahrtsbuch abgeben mußte, um dafür ein von den Einklarierungsbeamten extra vorbereitetes Papier mit den wichtigsten, ins Russische übertragenen Personalien einzutauschen. Auch als ich am ersten Hafentag außenbords von der Pier aus rostklopfen sollte, erfolgte dieses Geben und Nehmen der Dokumente zum Arbeitsbeginn, wieder zur Kaffeepause (»Fofftein«) um 10 Uhr, bei der Rückkehr 20 Minuten später, zur Mittagspause, dann wieder um eins, zum Kaffee usw. Abends waren wir, der Posten und ich, schon fast befreundet, zumal wir zum Zwecke der Völkerverständigung zwischendurch auch mal gemeinsam eine Zigarettenpause eingelegt hatten – HB gegen Rossija – und mein »Kollege im Außendienst« sich ganz gerührt zeigte ob meiner zwar noch kümmerlichen, aber nützlichen Schulrussisch-Kenntnisse.

Am nächsten Tag hatte ich frei und ging in die Stadt, mußte aber noch das Hafentor passieren, wo ich, brav »dobryi djen« (»Guten Tag«) murmelnd, einem etwas erhöht in seinem Häuschen sitzenden Wachmann durch ein kleines Fensterlук mein vom Schiffsposten eingetaushtes kyrillisches Extrablatt hinaufreichte. Es war ein uraltes Männlein, dessen Erinnerungen sicherlich noch weit in die Zarenzeit hinabreichten, mit freundlichen, ganz tief liegenden Äuglein und altmodischem Spitzbart, das meinen Zettel nur flüchtig, und weil es nun einmal seines Amtes war, zur Kenntnis nahm. Vor allem die Standesbezeichnung »Schiffsjunge«, jun-ga, nahm es zur Kenntnis; die Äuglein blinzelten mich an, und mit einem mehr in sich hinein lachenden als gesprochenen »jun-ga«, in einem Ton jenseits aller nichtigen Gegenwart und erfüllt von unendlicher Güte, dessen warmer Klang mir noch heute in den Ohren liegt, gab es mir den Ausweis zurück.

Vollbepackt mit kleinen, für die Papierverarbeitung bestimmten Rundhölzern, die hohe Decksladung gesichert mit Drähten und Spannschrauben, die von Zeit zu Zeit nachgezogen wurden, tuckerten wir dann durch die schöne Bucht von Wyborg mit ihren verträumten Inseln, vorbei an ebenso verträumt wirkenden Marinewerften, und weiter gen Westen zum Nord-Ostsee-Kanal. In der vielbefahrenen Elbmündung hatten die gestandeneren Fahrersleute reichlich Gelegenheit, die Schiffe aus aller Herren Ländern, ihre Tonnage, die Reedereien und Fahrtgebiete, zu kommentieren, und beeindruckend fand ich solche mit Kennerblick von Hein Seemann gemachten Beobachtungen wie »Der Ami fährt mit getoppten Bäumen über den Nordatlantik« angesichts eines an uns vorbeirauschenden, schicken Frachters der United States Lines, auch wenn der wohl bloß bis Bremen fuhr. – Weiter ging es die Schelde hinauf, an Antwerpen vorbei, noch etwas weiter die Schelde hinauf und in den Brüsseler Seekanal mit engen Schleusen und Drehbrücken, durch Felder und Wiesen, nach Willebroek, wo große Greifer unser Holz auf die als schiefe Ebene ausgebildete Kaifläche purzeln ließen, von der es in einen schmalen Kanal rutschte und von schnellfließendem Wasser abtransportiert wurde.

Auch auf der zweiten Reise war der Ladehafen Wyborg, obwohl ich doch gern nach Leningrad wollte. Dorthin mußte ich nun mit der Eisenbahn auf eigene Faust fahren, ver-

*Ein Matrose als Friseur auf  
der NORDHEIDE.*



botenerweise, denn das Stadtgebiet durfte man nicht verlassen. Die mehrstündige Hinfahrt, der faszinierende Bummel in Leningrad, eine Flottenparade auf der Newa, die abendliche Rückfahrt, auf der ich längst den anfänglichen Respekt vor Offiziellen und Uniformierten vergessen hatte und mit Soldaten Karten gespielt habe – zum Zwecke der Völkerverständigung natürlich –, die etwas verspätete Rückkehr aufs Schiff, was eine Mißachtung der von den Hafenbehörden vorgegebenen, jeweils um Mitternacht endenden Landgangserlaubnis bedeutete – das alles ist eine eigene Geschichte. Zwar gab es noch ein kleines Donnerwetter vom Kapitän wegen der verbotenen Reise und des verpaßten Zapfenstreichs, aber ich war in Leningrad gewesen.

Wieder ging es ins belgische Binnenland, diesmal durch den sehr viel größeren Terneuzen-Gent-Kanal nach Langerbrügge, wo das Schiff mit größtmöglichem Anlauf in ein Hafenbecken fuhr, auf dessen gesamter Wasserfläche eine geschlossene Decke schwimmender Hölzer lag, die aus der Ladung des Vorbenutzers stammten. In dieses Hafenbecken hinein wurde nun auch unser Holz mit eigenem Geschirr gelöscht, indem die Hieven sozusagen neben dem Schiff abgestellt wurden, wo sich das Holz allmählich selbst verteilte. – Bald darauf verließ ich die NORDHEIDE in Brunsbüttelkoog, wieder um schöne und interessante Erfahrungen reicher.

Nun wollte ich auch in den Winterferien fahren. Pünktlich am 3. Advent in Brunsbüttelkoog zur Stelle, mußte ich eine lange Nacht auf harter Bank bei Zerssen verbringen, bevor am nächsten Nachmittag endlich mein Schiff ankam, die IMME OLDENDORFF, ein 1954 gebauter 2750 tdw-Frachter.

In Rostock wurden bei klirrender Kälte Kupferbarren geladen. Eine beliebte Arbeit, weil so recht zum Aufwärmen geeignet, war das frühmorgendliche Anschmeißen der Ladewin-





*Der Frachter IMME OLDENDORFF in Brunsbüttelkoog.*

den mit großen Handkurbeln, wobei wir reihum unser Glück versuchten, bis es beim sechsten, siebten Mal klappte. Anschließend wurden die Luken geöffnet, was nicht so bequem war wie auf der NORDHEIDE mit ihren stählernen, mittels Drahtseil und Ladewinden hochklappbaren Faltlukendeckeln: die IMME war mit dem traditionellen »Hand-MacGregor-System« ausgerüstet. Die Keile, mit denen die drei Lagen Persenninge verschalkt waren, mußten herausgeschlagen, die schweren, zum Teil vereisten Persenninge zusammengelegt, die Holzbohlen abgedeckt und neben der Verschanzung aufgestapelt – die oberste mit den Griffen nach unten, damit sich in den Aushöhlungen kein Eis bilden konnte – und die Scherstöcke zu den Lukenenden verschoben werden; und dies alles vor dem Frühstück. – Die in Eis und Schnee vor kleinen Ofen auf- und abtrampelnden Wachposten am Fuße der Gangway und die im »Interklub« verabreichten großzügigen Geschenke an Büchern und sonstigen Materialien über sozialistische Errungenschaften erinnerten an Wyborg, während die Kontrollen am Hafentor sehr viel schärfer ausfielen als beim »Großen Bruder«.

Mit den DDR-Barren und einer Zuladung Schrott aus Lübeck fuhren wir nun über die Weihnachtstage bei sehr stürmischer See – manchmal wurde für einige Stunden beigedreht – nach Bilbao an der Nordküste Spaniens. Nachdem ich auf der NORDHEIDE Tagelöhner-Arbeit, also ohne jeglichen Wachdienst, machen mußte, war ich auf der IMME OLDENDORFF, die Hafentage ausgenommen, nur zur Seewache eingeteilt, und zwar immer nachts von abends um 20 Uhr bis morgens um 8 Uhr. Die Steuerung erfolgte meist automatisch, doch in Küstennähe und in den Stunden des schlimmsten Seegangs mußte ich ans Ruder, was mir ja sehr recht war. Und eigentlich war ich auch nicht böse, der abendlichen Feierpflichten bei Bier und Nüssen, unter einem eher mickerigen, wattebauschgeschmückten Weihnachtsbäumchen, weitgehend entbunden zu sein; dagegen habe ich die langen Nächte auf der Brücke gern verbracht und, wenn es auch in einem fort hier krachte und dort scheperte, die Ruhe genossen, die ich auch später immer wieder bei Sturm und Wind empfand, gleichsam als würde die Seele aufblühen inmitten der unbändigen Naturgewalt und sich frei machen von alltäglicher Kleinkariertheit und Erdschwere.

Von Bilbao ging es in Ballast zurück nach Hamburg, zu Holzmüller im Griesenwerder Hafen, wo wir abends, zwei Tage nach Schulbeginn, ankamen. Auf die Frage des Kapitäns, wann ich denn abmustern wolle, meinte ich großzügigerweise, daß es überhaupt kein Problem sei, noch bis zum Nachmittag des nächsten Tages zu bleiben. Da tauchte mein Vater auf: »Tach, min Jung«. Als ob ich es mir nicht hätte denken können, stammelte ich: »Was machst du denn hier??« und sagte, ich müsse morgen früh noch arbeiten, ladeklar machen usw. Leider fand mein Vater beim Kapitän volles Verständnis, als er meinte, ich könne ruhig, wenn es sein müsse, die ganze Nacht arbeiten, aber morgen früh um 8 Uhr hätte ich in der Schule zu sein. Und als ich dem Bootsmann erklären wollte, warum ich nun doch schon gehen müsse, unterbrach er mich: »Din Vadder hett recht«.

Für die folgenden, wieder zweieinhalbwöchigen Ferien zu Ostern 1968 vermittelte mir die Küstenheuerstelle ein erst 1966 gebautes 355 BRT / 800 tdw-Kümo, die REALTA, mit dem zünftigen Heimathafen Loga über Leer. Im vertrauten Brunsbüttelkoog kam ich an Bord, dann fuhren wir nach Dänemark und Schweden, um in mehreren Häfen – Korsør, Hålsingborg, Sölvesborg und Karlshamn – die aus Belgien stammende Ladung, hauptsächlich Drahtrollen, zu löschen, bevor in Västervik Holz geladen wurde. Auf diesem kleinen, recht schmucken Schiff, auf dem der Kapitän, zugleich auch Eigner, das Kochen übernahm, eröffneten sich mir neue Arbeitsfelder mit Kartoffelschälen und, während nächtlicher Seewachen, dem Abschmieren der Maschine; ein besonders häßlicher, zu blutigen Fingern führender Auftrag war das frühmorgendliche Auftauen und Abwaschen – mit Feudel und Heißwasser – der dünnen Eisschicht auf der Luke, damit pünktlich zum Arbeitsbeginn um 6 Uhr ohne Zeitverlust gemalt werden konnte.

Von der stellenweise noch leicht vereisten Ostsee ging es über Rendsburg, wo die Frau des Kapitäns frisches Gemüse brachte, nach Antwerpen, wo das Schiff mit einfachen Handgriffen für kommende Brückendurchfahrten passend gemacht wurde, indem die beiden kleinen Masten umgeklappt wurden und jene Planke des Brückendaches, auf der der Funk-



*Kümo REALTA im Albert-Kanal.*

peiler installiert war, gegen eine einfache Planke ausgetauscht wurde, und dann weiter in 20stündiger Fahrt durch den Albert-Kanal bis nach Lüttich. Mit der Bahn fuhr ich zurück nach Hamburg, diesmal gerade rechtzeitig zum Schulbeginn.

Dafür mußte ich im Sommer etwas vorzeitig aufbrechen. Ich wollte versuchen, mal eine etwas größere Reise zu machen, und wurde u.a. bei der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei vorstellig, die bereit war, mich auf der LAS PALMAS nach Nordafrika mitzunehmen. Mit Baujahr 1950 war die LAS PALMAS ein schon etwas älterer, aber ansehnlicher Stückgutfrachter von 4700 tdw, den ich damals als mein erstes »richtiges« Schiff anzusehen geneigt war – sehr ungerechterweise, denn eine bessere Lehrzeit als die auf meinen bisherigen, so unterschiedlichen Schiffen hätte ich mir nicht wünschen können.

Geladen wurde, wie es sich für ein anständiges Linienschiff gehört, in Hamburg, Rotterdam und Antwerpen – noch am alten Scheldekaai vor dem Stadtzentrum –, und zwar der ganze bunte Reigen klassischen Stückguts: von Langeisen und Chemikalienfässern über Kisten und Kästen bis hin zu einzelnen Autos und Bier. In einigen der in Hamburg geladenen Kisten waren z.B. kleine Holztierchen mit der Aufschrift »Souvenir from Algeria – Made in Taiwan«; so ganz neu ist die Globalisierung des Welthandels also nicht. Auch drei Passagiere kamen an Bord.

Erstmals brauchte ich keine Backschaft zu machen, da es einen Messejungen gab, dem auch die Bedienung in der achtern gelegenen Mannschaftsmesse oblag. Ich hatte die Vier-Acht-Wache und durfte auch auf Revierfahrten steuern; daneben waren wichtige Arbeiten die Überprüfung der Rettungsbootsinhalte zusammen mit dem »OA«, dem Offiziersanwärter, die Überholung des Ladegeschrirs mit dem Labsalben der Hanger, Renner und Preventer und natürlich das Entrosten und Malen sowie das Lade- und Seeklarmachen; auch die LAS PALMAS hatte noch die mit viel Arbeit verbundenen Holzlukendeckel. Zwar nur Schiffsjunge und Ferienfahrer, war ich doch inzwischen kein unerfahrener Anfänger mehr und fühlte mich als ziemlich vollwertiges Mitglied der sehr kollegialen Besatzung, unter



*Der OPDR-Stückgutfrachter LAS PALMAS in der Biskaya.*



*Die LAS PALMAS in Tanger.*

deren Matrosen und Decksleuten, wie übrigens schon auf der NORDHEIDE, auch einige Spanier waren – freundliche und hilfsbereite Leute, mit denen ich immer gern gearbeitet habe. Bei schönem Wetter und allerdings hoher Dünung von vorn, die manchmal für kräftiges Eintauchen des Vorschiffes und malerische Gischt sorgte, stampften wir durch die Biskaya und entlang der portugiesischen Küste gen Süden und erreichten nach viertägiger Seereise die Reede von Tanger.

Afrika! Nur ganz vornean zwar, aber doch: Afrika! Das erhebende Gefühl, erstmals einen neuen Kontinent zu meinen Füßen liegen zu sehen, versuchte ich mir durch und durch zu verinnerlichen, was mir, glaube ich, auch ganz gut gelang. Vielleicht half es, daß wir in der Abenddämmerung ankamen und vor der Kulisse der sich über eine leicht hügelige Landschaft hinziehenden Häuser, deren bräunliches Weiß die letzten Strahlen der untergehenden Sonne matt reflektierte, vor Anker gingen und erst am Morgen einliefen; jedenfalls gab es etwas Zeit, die Seele einzustimmen auf fremdartige Laute, Farben und Düfte, die in der Luft zu liegen schienen. – Sehr dankbar war ich darüber, daß die Schiffsleitung es mir in fast jedem Hafen ermöglichte, meine Erkundungstouren an Land zu unternehmen.

Weitere Löschhäfen nach Tanger waren Ceuta, Oran und Algier, wo auch Wein »im Bulk«, wohl zehntausende von Litern, in einige an Deck stehende große Tankcontainer geladen wurde. Ein geruhvoller Job in diesen Häfen war die Raumwache: Man richtete sich zwischen Kisten und Säcken ein bequemes Plätzchen ein und paßte ein bißchen auf, daß keine Ladungsgüter abhanden kamen und daß im Laderaum nicht geraucht wurde, auch nicht die hübschen, kleinen Marihuana-Pfeifchen, die bei den marokkanischen Hafentarbeitern gang und gäbe waren.

Ich hielt es für unwahrscheinlich, daß ich so bald oder überhaupt jemals wieder an diesen Küstenstrich zurückkehren würde, und so empfand ich mit etwas wehmütigen Gefühlen die »Wegfahr-Stimmung« beim abendlichen Auslaufen aus Algier, dessen markante, im





*Dreharbeiten für einen Film im damaligen Hamburger Segelschiffshafen.*

Lichterglanz erstrahlende Arkadenreihe an der Uferpromenade noch weit von See her zu erkennen war. Aber das Wegfahren bedeutet in der Regel ja auch das Aufbrechen zu neuen Ufern, und die Gleichzeitigkeit von Wehmütigem und Erwartungsvoll-Zukünftigem und die Langsamkeit, mit der das eine allmählich dann doch in das andere übergeht, fand ich immer reizvoll und gerade der Seefahrt eigentümlich.

Die »neuen Ufer« auf unserer Reise stellte die ziemlich unromantische Phosphatpier in Casablanca dar, das Widerlichste, was man sich denken kann. Keine Ritze und keine noch so entfernte Ecke des Schiffes blieben verschont von dem feinen Phosphatstaub, und auch noch Tage nach dem Löschen dieser unerquicklichen Ladung in Dünkirchen und dem gründlichen Ausfegen der Räume, dem Reinigen der Bilgen und dem Abwaschen des Schiffes, vom Schornstein angefangen, rieselte das weiße Pulver aus Kühlschränken und Hosentaschen.

Einen Monat nach der Ausreise waren wir wieder in Hamburg, diesmal nicht am Stammplatz im Baakenhafen, sondern am Schuppen 35 im Segelschiffhafen, wo die Weinladung abgepumpt wurde. – Einen sehr geselligen Abend verbrachte ich auf dem hinter uns liegenden DDR-Kümo RERIK; dort hatte ich vorsichtig angeklopft und höflich gefragt, ob ich vielleicht mal kurzen Einblick in deren »auch bei uns« sehr gerühmte Fachliteratur nehmen dürfe, und nach freundschaftlicher, fröhlicher Plauderei zwischen Ost und West zog ich von dannen mit einem dicken Buch über Seemannschaft, das man mir unbedingt zum Geschenk hatte machen wollen.

Ein Lieferwagen der Stadtbäckerei, der am nächsten Morgen einige hundert Brötchen auf die LAS PALMAS, Schuppen 35, bringen sollte, fand am besagten Liegeplatz die CORNWALL vor und gab entsprechenden Bericht in seinem Hauptquartier. Aber natürlich sei die LAS PALMAS da, er habe sicherlich einen falschen Schuppen erwischt und solle doch noch mal gründlich gucken. Wohl um ganz sicher zu gehen, kam der Brötchenwagen nun von der



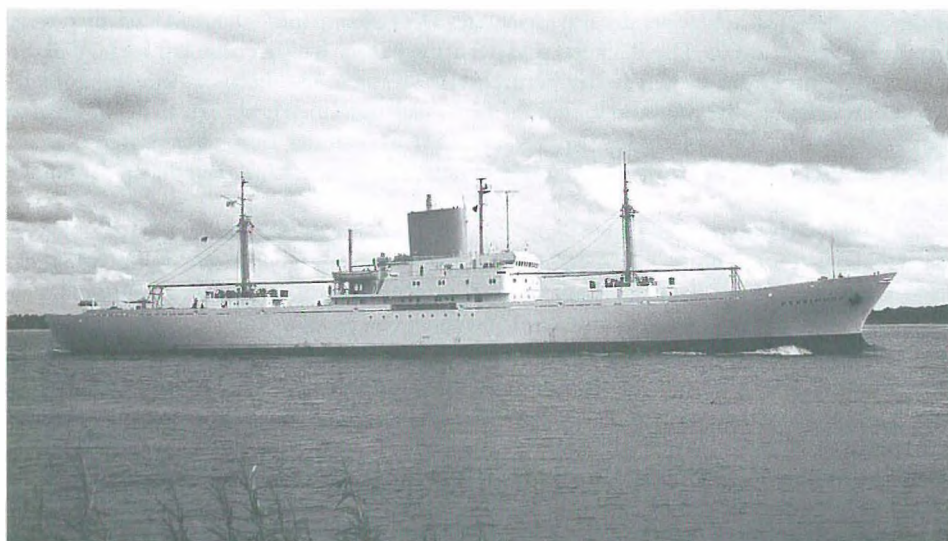
anderen Seite – und kehrte wieder unverrichteter Dinge heim: die CORNWALL sei auch weg, jetzt sei die UGANDA da. Die Bäckerei und der arme Fahrer wußten offenbar nicht, daß die LAS PALMAS für Dreharbeiten zu der Fernsehserie »Kapitän Harmsen« an eine Filmgesellschaft vermietet worden war und inzwischen am Heck den einen und vorn an der Landseite den anderen der beiden fremden, für verschiedene Szenen des Films benötigten Namen trug; obendrein leuchtete unser Schornstein in neuen Farben, sehr ähnlich denen der damaligen Globus-Reederei.

Gedreht wurde anfangs im Hafen, dann drei Tage lang in der Elbmündung mit Cuxhaven als nächtlichem Stützpunkt. Ein schnieker »Steuermann« mit fabelhaftem Teint und tadelloser Uniform, wie aus dem Ei gepellt, in gefährlich anmutender Pose am Lukenrand, gab wichtige Anweisungen an den Winschenmann, einen von unseren Leuten, der ein leeres Faß wohl fünfmal aus der Luke hieven mußte; ein »Kranker«, auch einer der unsrigen, wurde in einer Bahre an den Seenotrettungskreuzer ARWED EMMINGHAUS übergeben; mit dem Deckwaschschlauch wurde die von Orkanböen an die Brückenfenster gepeitschte Gischt simuliert; ich selbst durfte einige Sekunden lang auftreten, auf der inszenierten Suche nach einem blinden Passagier (»Fiete, are you there?«); und als der ganze Spuk vorüber war, bekam jeder von uns Decksleuten von dem Filmteam 20 Mark.

Es folgten zwei Tage im Dock der Deutschen Werft in Finkenwerder. Am Ausrüstungskai nebenan ging die »Schöne Hamburgerin« ihrer Vollendung entgegen, vom großen Nachbardock warf der norwegische 74000-Tonnen-Tanker THORSHEIMER seine Schatten über uns, und als auch noch die AMERICAN LEGION auf der Elbe vorbeikam, einer der ersten schnellen Spezial-Neubauten im Überseeverkehr für die ausschließliche Beförderung von genormten Großbehältern, ein »Vollcontainerschiff«, da schien eine feine Gesellschaft maritimer High-Tech-Moderne komplett, auch wenn unsere gute LAS PALMAS, die ich kurz danach verließ, ein bißchen aus dem Rahmen fiel.



OPDR-Frachter SETUBAL in Cadiz.



*Der Bananenfrachter PERSIMMON auf der Ausreise vor Willkommhöft Schulau.  
(Foto: Hans Günther Hattendorff)*

Die folgenden Weihnachtsferien sollten gerade ausreichen für eine Reise nach Casablanca und zurück auf einem anderen OPDR-Schiff, der CADIZ, einem ziemlich neuen 2400 tdw-Frachter. Das Auslaufen verzögerte sich jedoch schon so sehr, daß ich nach einer Woche im Hamburger Hafen wieder abmustern mußte, immerhin mit dem Vermerk »Mittlere Fahrt« im Seefahrtbuch. – Aber da ich einmal auf Seefahrt eingestellt war, fragte ich bei der Küstenheuerstelle nach einer Aushilfsgelegenheit für acht, neun Tage, und noch am selben Abend, Silvester 1968, ging ich in Kiel-Holtenau an Bord der WAGRIEN, eines Kümos von 474 BRT und 575 tdw mit Balkensteven, 1957 umgebaut aus einem schon über 20 Jahre alten Fischdampfer, die mit einer Ladung Kalisalz aus Wismar unterwegs war nach Antwerpen. Steuern auf Revierfahrten, Ankerwache auf der Reede vor Brunsbüttel, wo wir Schlechtwetter abwarten mußten, nächtliche Seewachen, aber auch das Freikratzen der völlig versalzenen und verkrusteten Schienen der Scherstöcke im kalten Antwerpen – das war der Alltag, bis diese kurze, nicht so überaus anheimelnde Reise in Brunsbüttelkoog zu Ende ging, zum letzten Mal übrigens mein An- oder Abmusterungshafen.

Noch einmal, in den Osterferien, fuhr ich bei den immer sehr entgegenkommenden »Oldenburgern«, der OPDR, diesmal auf der SETUBAL, einem gegenüber dem CADIZ-Typ etwas kleineren und älteren Frachter. Auf einer schönen Spanien-Rundreise ging es von Hamburg und Rotterdam über Vigo nach Valencia, Cartagena und Cadiz, den Guadalquivir hinauf nach Sevilla und nach Gibraltar. Ein Sonderfall war die Besatzung: Neben dem erfahrenen Bootsmann waren die regulären Decksleute fast ausschließlich »schwer erziehbare« Jugendliche – eine Art höchst ehrenwertes Sozialprojekt unter Anleitung eines auf Schiffen dieser Größe sonst nicht üblichen Ausbildungsoffiziers. Es gab – auch für mich – theoretischen und praktischen Unterricht in Schiffbau und Feuerbekämpfung, Signaldienst und Spleißen; jede Art von Decksarbeit, z.B. das Überholen der Ladegeschirr-Blöcke, wurde zugleich Ausbildungsthema, und auch ein gemeinsamer Besuch des Schiffahrtsmuseums in Rotterdam gehörte zum Dienst.

Anfangs schien es, als würde man mich nicht als den Außenseiter ansehen, der ich als Ferienfahrer und Gymnasiast natürlich war. Im Laufe der Zeit bekam ich aber doch zu

spüren, daß eine wirkliche Integration nicht so ganz gelungen ist. So fand ich eines Abends, als ich von der Wache kam, mein Bettzeug nach langem Suchen in der Kartoffelkiste; und als ich an einem ungemütlichen Aprilmorgen von 4 Uhr bis um 8 Uhr, von der Außenweser bis nach Bremen – endlich kam ich mit einem Schiff auch mal nach Bremen! –, geschlagene vier Stunden also, bei Kälte und pottendickem Nebel auf der Back Ausguck ging, da hatte man »vergessen«, mich zwischendurch mal abzulösen. Zwei Stunden später ging ich von Bord, wieder hatte ich manches dazugelernt, und erstmals hatte ich sogar ein niedliches Zeugnis erhalten, auf hübschem Vordruck aus alter Zeit: Allgemeines Betragen – sehr gut, Diensttüchtigkeit – sehr gut, Nüchternheit – stets.

Daß ich nach Beendigung der Schule beruflich zur See gehen wollte, das war längst entschieden. Aber noch einmal, im Sommer 1969, gab es große Ferien, und mein Traum war eine Reise auf einem »Bananendampfer«. In jener Zeit gab es ja eine stattliche Kühlschiffsflotte verschiedener Hamburger Reedereien; man war auch meist sehr freundlich, doch leider hatte man nichts anzubieten. Etwas weniger freundlich war das Personalbüro im Hause Laeisz: »Sie gehen uns ja allmählich auf die Nerven, jetzt stecken wir Sie einfach auf unser nächstes Schiff, dann haben wir endlich Ruhe«, und ob ich nicht lieber als Decksmann statt als Schiffsjunge gemustert werden wolle. Natürlich wollte ich – zwar stand der Dienstgrad des Decksmannes außerhalb des zur Matrosenprüfung führenden Ausbildungsganges, dessen Stufen Schiffsjunge, Jungmann und Leichtmatrose waren, und ich konnte nicht davon ausgehen, daß diese Fahrzeit später angerechnet würde; aber darauf wollte ich es ankommen lassen, zumal der Verdienst eines Decksmannes um ein mehrfaches über der eher symbolischen Schiffsjungen-Heuer lag.

Erst eine Woche nach Ferienbeginn kam mein Traumschiff in Hamburg an, die PER-SIMMON, ein erst zwei Jahre altes Kühlschiff von 6570 tdw. Aber die mir verbleibenden fünf Wochen sollten eigentlich ausreichen für die Reise nach Ekuador und zurück. – Ob ich schon mal dies und jenes gemacht hätte? »Natürlich.« Ob ich denn auch das könne? »Ja.« Und ob ich schon mal Anker gepönt hätte? »Nö.« »Macht nichts. Nach Feierabend können Sie »Ja« sagen.« So malte ich also am ersten Tag mit schwarzer Teerfarbe den etwas ausgefierten Steuerbord-Anker, anfangs auf einem Flunken sitzend, später von einer Stellage aus, die natürlich immer wackelt, wenn man noch nicht so viel Stellagen-Erfahrung hat – bisher war das meistens Matrosensache. Aber auf der PER-SIMMON sollte ich noch genug Übung darin bekommen!

Nach dreieinhalb Tagen am Bananenschuppen liefen wir aus Hamburg aus; ich hatte gleich die erste Wache, und als wir uns der Schiffsbegrüßungsanlage am Willkommhöft näherten, schickte mich der 1. Offizier nach achtern: »Dippen Sie mal«. Ich fand diesen Auftrag sehr ehrenvoll und eilte zum Achtermast; und da schon die ersten Musikfetzen von Wagners »Holländer«-Chor an mein Ohr drangen, tüddelte ich etwas überstürzt die Flaggleine von der Klampe und hatte plötzlich meine liebe Not damit, die Leine zu halten, an der das stramm im Wind stehende schwarzrotgoldene Tuch kräftig zerrte. Der schreckliche Gedanke, daß ich drauf und dran war, meinem schneidigen Schiff, auf das ich so stolz war, und seiner berühmten Reederei zum Abschied aus Hamburg vor den Augen der im Aussichtscafé versammelten Öffentlichkeit eine gehörige Blamage zu bescheren, indem ich zu den Klängen des Deutschlandliedes unsere Nationalflagge sich in einem Hanger verheddern oder gar mitsamt der Leine ganz in den Wind schießen ließ – dieser Gedanke verlieh mir gerade noch rechtzeitig die nötigen Kräfte und ließ mich den Schmerz nicht fühlen, den die ins Fleisch schneidende Flaggleine verursachte. Die Sache behielt ich also »im Griff«; nun aber fiel mir ein, daß ich gar nicht so ganz genau wußte, wann denn der richtige Augenblick des Dippens sei – würde ein Zeichen von der Brücke kommen? Da ging an Land die Flagge nieder, und das schien mir der passende Moment für unseren Gegengruß. Zum



*Tischfußball im Atlantik.*

Glück war noch deutlich zu erkennen, wann an Land nach geraumer Zeit wieder vorgeheißt wurde, so daß ich entsprechend reagieren konnte, mit blutigen Fingern und zusammengebißenen Zähnen; die Nationalhymne war längst vom Winde verweht. Die Gäste im Aussichtscafé bekamen, glaube ich, nun noch »Muß i denn zum Städele hinaus« zu hören, aber da waren wir schon fast in Glückstadt.

Seewache ging ich nur während der Fahrt durch Nordsee und Ärmelkanal; hier durfte ich auch steuern – auf einem Schiff, das endlich einmal allen anderen davonfuhr! Erst im Kanal- ausgang wurde auf automatische Steuerung umgestellt. Nach vier Tagen passierten wir die Azoren, und nun verlagerte sich die Freizeitgestaltung mehr und mehr nach draußen. Auf dem Deckshaus hinter Luke 3 wurde eine Leinwand und Achterkante Bootsdeck in der »Laube«, der Veranda, wurde ein Filmprojektor aufgebaut, dann gab es abends Kino: »Einsam sind die Tapferen«, wobei es gegen Ende doch etwas frisch wurde. Neben Luke 4 wurde sonntags Tischfußball gespielt, was seinen eigenen Reiz hat, wenn das Schiff – bei im übrigen herrlichem Wetter – in seitlicher Dünung rollt; großen Unterhaltungswert bot auch das kleine, ganz achtern vor dem »Judentempel« gelegene, ständig überschwappende Schwimmbad. Ich durfte aber auch jederzeit, nach getaner Arbeit, auf der Brücke weilen, wo mir der wachhabende Steuermann, manchmal auch der Kapitän, dankenswerterweise Einblicke in die Geheimnisse etwa der Navigation oder der Wetterkunde gab.

Natürlich wurde auch gearbeitet. Da das Schiff in sehr gutem Zustand war, gab es nicht sehr viel an Ausbesserungsarbeiten und Flickschusterei zu tun, abgesehen etwa von der nach jeder Reise anfallenden Reparatur einiger Holzgrätinge der Laderäume, unter welche die gekühlte Zuluft unter die Bananenladung eingeblasen wurde; man konzentrierte sich mehr auf die vorbeugende Behandlung größerer Abschnitte, die von Grund auf überholt wurden. So mußte ich zusammen mit dem Zimmermann im Bereich des Ankerspills alles auseinanderbauen, was nur auseinanderzubauen ging, entrosteten, konservieren mit Pasten

und Farben, ölen und einfetten und wieder zusammenbauen. Drei Tage lang, von morgens um 6 Uhr bis abends um 6 Uhr, waren wir emsig bei der Arbeit, ungestört vom übrigen Betrieb; und »Timmy«, vor dem ich vorher eine gewisse Scheu empfunden hatte, wohl wegen seiner ziemlich wortkargen und noch zupackenderen Art, plauderte über den Seemannsberuf und Reedereien, Schiffe und Fahrtgebiete, Gott und die Welt, und was ich gut gemacht hätte und was ich noch lernen müsse. Als wir schließlich die äußeren Schutzplatten aufschraubten und ich ein bißchen bedauerte, unsere schöne Arbeit zudecken zu müssen, meinte Timmy: »Aber wir beide wissen, wie es darunter aussieht«. – Glimpflich überstand ich die heikle Aufgabe, die Decke der Kommandobrücke weiß zu malen. Die gesamte Prominenz, Kapitän, 1. Offizier, 2. Offizier, 3. Offizier und Bootsmann, kam nach eingehender Musterung aus allen Perspektiven, mit dem Licht und gegen das Licht, zu einem Befund, den ich als höchstes Lob empfand: »Nicht schlecht«.

In bester Arbeitsatmosphäre, zu der auch die Ekuadorianer unter der Decksbesatzung, ehemalige Fischer, beitrugen, schien die Zeit wie im Fluge zu vergehen, und nach elfeinhalb-tägiger Reise erreichten wir morgens die Reede von Cristobal. – Panama! Amerika! Wieder lag ein neuer Kontinent vor mir, auf den sich einzustimmen die Seele diesmal etwas mehr Zeit gehabt hatte: viele Tage lang hatten wir weder Land noch andere Schiffe gesehen; aus dem Radio in der Messe waren seit ein paar Tagen andere Klänge und Rhythmen zu hören, nachdem die Sender der Alten Welt trotz immer wieder neuen Drehens und Richtens der Antenne fast gänzlich verstummt waren; in der Mona-Passage waren von ferne die grauen Umrisse von Puerto Rico und der Dominikanischen Republik zu erkennen gewesen; in der bewegten See der Karibik hatten sich fliegende Fische gezeigt; und nun, wo das Schiff vor Anker lag und kein Fahrtwind mehr die zunehmend tropischen Temperaturen erträglich machte, drückte auch schon die feuchte Luft auf Kreislauf und Gemüt, kaum daß die Sonne richtig aufgegangen war.

Wir mußten nicht lange warten und gingen noch im Laufe des Vormittags in den Kanal. Zum Glück also eine Passage am Tage, so daß man gucken und sehen konnte! Und es gab natürlich viel zu sehen: die Schleusen mit ihren Lokomotiven, zwei vorn und zwei achtern, die die Schiffe mehr steuern und bremsen als ziehen; die zahllosen Schiffe, unter ihnen die CAP SAN MARCO der Hamburg-Süd, die, erstmals aus Neuseeland kommend, uns im Gatun-See begegnete; die abwechslungsreiche Landschaft mit bis an die Kanal-Böschung heranreichenden Dschungeln und die abertausende von Vögeln, die über den Baumwipfeln kreisten. – Nach gut sechs Stunden Kanalfahrt waren wir im Pazifik. Inzwischen hatten wir Nachricht bekommen, daß die PERSIMMON erst eine Woche später als geplant laden sollte, was zwangsläufig dazu führen mußte, daß ich mal wieder etwas zu spät zur Schule kam – aber Hamburg war weit weg; und so gingen wir gleich auf der Reede von Balboa vor Anker, nicht weit von unserem auf der Heimreise befindlichen Schwesterschiff PEKARI.

Die lange Wartezeit wurde ausgenutzt, um das mit heißem Frischwasser gründlich abgewaschene Vorschiff außenbords zu malen. Um die Stellagen – vier in einer Reihe – näher an die stark überfallende Bordwand heranziehen zu können, wurde ein Jolltau, eine lange Leine, von weit achteraus durch die Stellagentampen und weiter um den Steven herum zur anderen Seite und dort an Deck auf einen Spillkopf geführt. Über eine Lotsenleiter und eine der mittleren Stellagen kletterte ich bis zum Ende der Viererreihe, ein Gang, der bei zitternden Knien natürlich eine einzige Wackelpartie war und nur unter Benutzung der jeweils etwa in der Mitte der Stellagen von Deck herabhängenden Sicherheitstau gelingen konnte; ein ins Sicherheitstau geschlagenes Auge diente schließlich zur Befestigung des eigenen Sicherheitsgurtes. Dann wurde erst einmal, bequem sitzend und mit baumelnden Füßen, eine Zigarettenpause eingelegt, um sich an dem Arbeitsplatz zu akklimatisieren. – Die weichen Knie und die sehr gewissenhaften Vorbereitungen haben viel damit zu tun, daß ein





*Fährboot auf dem Rio Guayas.*



*Begegnung mit dem HAPAG-Dampfer NÜRNBERG im Panamakanal.*

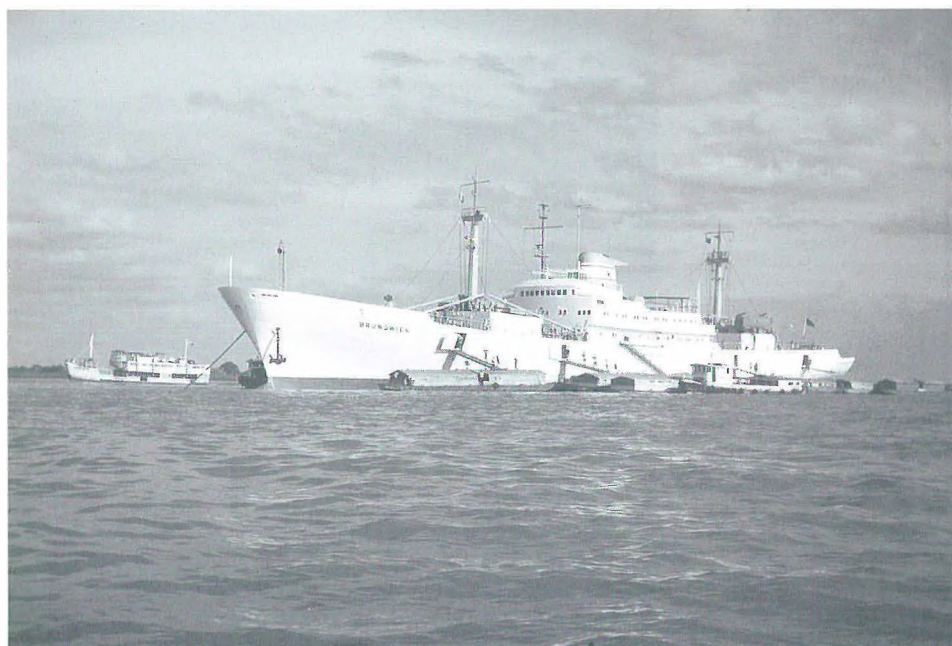
*Die PERSIMMON beim  
Bananenladen von Leichtern  
auf dem Rio Guayas.*



Plumps ins Hamburger Hafenwasser zwar sehr ärgerlich wäre, ein Plumps in die Gewässer vor Balboa aber, der möglicherweise aufkreuzenden Haifische wegen, unbedingt zu vermeiden war. – Mit schweren Rollen an langen Stielen trugen nun ein am anderen Ende der Stellagenreihe arbeitender Kollege und ich die weiße Farbe auf, während ein Matrose an Deck uns mit den nötigen Materialien versorgte und von Zeit zu Zeit unsere Stellagen fierte.

Allmählich gewöhnte ich mich an die schwankenden Bretter, die Arbeit begann Spaß zu machen, und zwischendurch konnte ich nun auch die Vielfalt der vorüberkommenden oder ankernden Schiffe genießen. Darunter waren die klassischen Frachter, von denen man ahnte, daß dieser Typ bald der Vergangenheit angehören würde, von der WEIMAR unter den schönen schwarz-weiß-rot-gelben Farben der Hapag bis zu den englischen Blue Funnel- und Blue Star-Linern mit ihren markanten Schornsteinen, konventionelle Autotransporter wie die NORDSTERN sowie Ahrenkiels NORMANNIA, eines der fast ausschließlich aus ebenen Platten gebauten »Pioneer«-Standardschiffe von Blohm + Voss, die elegante, in Standard-Fruit-Charter fahrende AHRENSBURG von H. Schuldt, die SANTA MERCEDES, ein Kombi-Passagier-Semiconainerschiff der Grace Line, und aus alten Frachtern und Tankern umgebaute Containerschiffe von Sea-Land.

Eine Sonntagsarbeit war schließlich das Malen der Lettern der vorderen Schiffsnamen, und weil ich, so der Bootsmann, »schon so gut in Übung mit dem Buchstabieren« sei, fand



*Die BRUNSWICK beim Bananenladen auf dem Rio Guayas.*

ich mich etwas später auch auf der Stelage unter den achteren Schriftzügen wieder – dies nun allerdings schon auf hoher See, wo wir uns tagsüber treiben ließen, da noch etwas Zeit bis zum Laden war.

Erster Hafen war Puerto Bolivar im Süden Ekuadors, ein kleiner Ort mit einer breiten Fingerpier, die Platz für ein Schiff auf jeder Seite bot. Geladen wurde durch die Seitenpforten, in die hinein auf hühnerleiterartigen Planken die Träger liefen, mit zwei, meistens sogar drei Bananenkartons auf den Schultern; angeliefert wurden die Bananen von kleinen, sehr kunstvoll bemalten und dekorierten Lastwagen. – Schon vor dem Einlaufen war das Deck von allem, was nicht niet- und nagelfest war, einschließlich der Rettungsbootsausrüstungen, leergeräumt worden; im Hafen wurden die Türen verschlossen und zusätzliche Decks- wachen eingeteilt. Unter den Hafenarbeitern und auch ungebetenen Besuchern neigten manchedazu, sich alles, was sie gebrauchen konnten, und sie konnten einfach alles gebrauchen, anzueignen, und dazu besaßen sie, oft noch Kinder, Schnelligkeit und ein waches Auge, so daß es einem passieren konnte, daß der kurz aus der Hand gelegte Pinsel verschwand, wenn man nur mal die Farbe umrührte, und selbstverständlich auch der Farbpott weg war, wenn man mit einem neuen Pinsel zurückkam.

Nach 16 Stunden in Puerto Bolivar ging es in vierstündiger Revierfahrt durch das Mündungsgebiet des Rio Guayas und den Fluß hinauf nach Guayaquil, zum alten Ladeplatz im Strom vor der Stadt. In der Flußmitte legten wir uns vor Anker, unzählige Händler bevölkerten sogleich das Deck, Bananenleichter und Arbeitspontons machten auf beiden Seiten des Schiffes fest, und nun wurden die Kartons wieder von Trägern über Laufplanken durch Seitenpforten geladen. Weiter flußaufwärts luden drei, vier weitere Bananenschiffe, darunter in nächster Nachbarschaft die BRUNSWICK, die schon in Hamburg hinter uns gelegen hatte. – Mit einsetzendem Tidenwechsel begannen alle Schiffe langsam zu schwojen, d.h. die Schiffe mitsamt den an ihnen klebenden Leichtertrauben wurden, bei ununterbroche-

nem Ladebetrieb, vom kippenden Strom ganz allmählich um ihren an kurzer Kette ausgesteckten Anker gedreht, bis sie nach etwa einer halben Stunde in Gegenrichtung lagen. – Knapp einen Tag dauerte das Laden in diesem exotisch anmutenden Flußhafen des Rio Guayas.

Im Panama-Kanal, dessen Passage wir diesmal nachts, bei heftigem Unwetter, begannen, durfte ich steuern, und ein bißchen stolz war ich auch, als ich auf der Reede von Puerto Limón in Costa Rica allein die Nachtwache gehen sollte, nachdem mir der Kapitän gemeinsam mit dem 1. Offizier genauestens beigebracht hatte, wie ich durch regelmäßige Peilungen die Position des vor Anker liegenden Schiffes zu kontrollieren hätte. – Erst am nächsten Abend gingen wir an die Pier und luden bis zum folgenden Nachmittag aus Eisenbahnwagons und über Elevatoren die restlichen Bananen, wieder in der guten Gesellschaft eines anderen Hamburger Kühlschiffes, der ASSEBURG.

Mit einer vollen »Onkel Tuca«-Ladung und in der etwas gedämpften Stimmung, die ich auch später immer wieder auf Heimreisen von Übersee empfand, fuhren wir zurück über die Karibik, durch die Windward-Passage zwischen Kuba und Haiti und vorbei an den Caicos-Inseln; im Bordkino gab es »Fanfan, der Husar«, und nach einer Woche passierten wir die Azoren. An einem sommerlichen Sonntagnachmittag durfte ich noch einmal meine PERSIMMON auf der Fahrt elbaufwärts steuern – ein würdiger Abschluß, wie ich fand, meiner Ferienfahrerei. In der Schule am nächsten Morgen meinte der freundliche Lehrer: »Sie wußten ganz genau, daß Sie zu spät kommen würden«, und auf meine Erklärung, ich hätte mit der unerwarteten Fahrplanänderung nicht gerechnet, sagte er nur: »Ich aber«.

Viele der Schiffe, von denen die Rede war, sind längst abgewrackt, wie die PERSIMMON, gestrandet, wie die LAS PALMAS im Südchinesischen Meer, oder gesunken, wie die SETUBAL vor Portugal; auch viele der Werften, die diese Schiffe gebaut haben, gibt es nicht mehr. Sogar manche Häfen sind verschwunden oder jedenfalls schon lange nicht mehr in Betrieb, vom größtenteils aufgeschütteten Hamburger Segelschiffhafen, wo die LAS PALMAS das Pech mit den Filmbrötchen hatte, über den Holzhafen in Langerbrügge bis hin zum Ankerplatz im Rio Guayas. Geblieben aber sind die gerade in jungen Jahren so nachhaltig erfahrenen Eindrücke durch interessante Reisen in fremde Länder und durch die der Seefahrt eigenen Stimmungen, bei der Ausreise, bei Sturm und Wind oder in mond hellen Nächten bei spiegelglatter See, und nicht zuletzt die Erinnerung an die verschiedenartigen Schiffe und ihre Seeleute, von denen ich vieles gelernt habe, was auf meinen späteren Schiffen zu lernen ich keine Gelegenheit mehr hatte.

## Brünsbüttel, Bilbao and Balboa

### Summary

This contribution is an account of the author's first encounter with seafaring. Between 1966 and 1969 he went to sea as a ship's boy during his school holidays: on the small tanker ROLAND ESSBERGER across the North and Baltic Seas; on the NORDHEIDE, a medium-size timber carrier, between Russia and Belgium; on the IMME OLDENDORFF to Rostock in wintertime and across the Bay of Biscay to Bilbao; on the REALTA, a modern coastal



motor vessel, along the Swedish coast and into the Belgian interior to Liège; on the general cargo ship *LAS PALMAS* to North Africa; another winter voyage on the old motor coaster *SETUBAL* all the way around Spain; and finally on the *PERSIMMON*, a large, modern refrigerated carrier belonging to the Laeisz Shipping Company, to Ecuador and Costa Rica.

The memoirs touch on both the pleasant and less pleasant aspects of the work, the ship's companies, leisure-time activities, the ports – some of which, like the old river port of Guayaquil, no longer exist today – and on out-of-the-ordinary occurrences such as friendly encounters with Soviet officials or the shooting of a television film on the *LAS PALMAS*. Romantically tinged sensations also find expression – for example the feelings brought about by long watches on Christmas Eve in the midst of a heavy storm or by a first-time arrival on a foreign continent.

## Brunsbüttel, Bilbao et Balboa

### Résumé

L'auteur raconte ses premières expériences avec la navigation: entre 1966 et 1969, période pendant laquelle il navigua en tant que moussaillon, à l'occasion des vacances scolaires. Tout d'abord sur le petit pétrolier *ROLAND ESSBERGER* dans la mer du Nord et la Baltique, puis sur le *NORDHEIDE*, un navire de moyenne envergure transportant du bois entre la Russie et la Belgique, puis sur le *IMME OLDENDORFF*, en hiver vers Rostock et à travers le golfe de Biscaye jusqu'à Bilbao, sur le *REALTA*, un navire moderne de cabotage le long de la côte suédoise et dans l'intérieur des terres en Belgique jusqu'à Liège, sur le cargo chargé de colis *LAS PALMAS* vers l'Afrique du Nord, à nouveau en hiver sur le vieux navire côtier *WAGRIEN* dans la mer du Nord, avec le petit cargo *SETUBAL* tout autour de l'Espagne, et enfin avec le *PERSIMMON*, un grand navire frigorifique moderne de la compagnie d'armement Laeisz vers l'Equateur et le Costa Rica.

Ses souvenirs vont des tâches agréables aux travaux pénibles, en passant par l'équipage, les occupations pendant les loisirs, les ports aujourd'hui disparus, comme par exemple l'ancien port fluvial de Guayaquil, et des événements peu communs, comme les rencontres amicales avec des officiels soviétiques ou bien un tournage sur le *LAS PALMAS* pour un téléfilm. Mais il relate aussi les impressions quasi romantiques que lui inspirèrent les longues veilles de quart au cours des nuits de Noël au milieu d'une forte tempête, ou bien l'approche de continents étrangers, qu'il atteignait pour la première fois.